Deutscher Bundestag **Drucksache 19/556**

19. Wahlperiode 22.01.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Christoph Meyer, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Alexander Müller, Bernd Reuther und der Fraktion der FDP

Innovative Mobilitätslösungen

Mobilität ist nicht nur ein entscheidendes Kriterium für Wohlstand und Erfolg, sondern auch Teil der persönlichen Freiheit. Bereits seit 1934 regelt das Gesetz zur Beförderung von Personen zu Lande (heute: Personenbeförderungsgesetz, PBefG) den straßengebundenen Nahverkehr und beinhaltet vor allem die gewerberechtlichen Gesetzmäßigkeiten zur Erbringung von Personenbeförderungsleistungen durch die Verkehrsunternehmen. Im Laufe der Jahrzehnte hat sich nicht zuletzt durch die zunehmende Mobilität auch die Marktstruktur des ÖPNV verändert. Auch die damit einhergehenden Auswirkungen auf Flächenverbrauch, Emissionsbelastung oder die vermehrte Anzahl an Verkehrsunfällen sind Auslöser für mehrmalige Anpassungen des PBefG, zuletzt im Nachgang der seit Dezember 2009 in Europa geltenden EU-Verordnung 1370/2007, welche die europarechtlichen verbindlichen Regeln für die Vergabe und Finanzierung von öffentlichen Personenbeförderungsleistungen aufstellt.

In Deutschland ist das novellierte PBefG zum 1. Januar 2013 in Kraft getreten, doch trotzdem ist es schon heute nicht mehr zeitgemäß: Die Digitalisierung als neue Komponente des modernen Lebens wird nach Auffassung der Fragesteller nicht ausreichend berücksichtigt. Monopolkommission und Sharing-Experten kritisieren insbesondere die aktuellen Regelungen zu Taxi- und Mietwagenverkehr als antiquiert und unflexibel (www.rp-online.de/wirtschaft/taxi-branche-kaempft-gegen-neuerungen-aid-1.5133479). Der momentane Stand des PBefG privilegiert nach Auffassung der Fragesteller das Taxigewerbe und führt zu stark heterogenen Wettbewerbsbedingungen gegenüber Anbietern neuer Verkehrsarten. Zusätzlich haben sich u. a. auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) (2017) und der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) (2017) für eine Deregulierung des Taximarktes ausgesprochen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2017-3.pdf?__blob=publicationFile; www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Ministerium/Veroeffentlichung-Wissenschaftlicher-Beirat/gutachten-wissenschaftlicher-beirat-sharing-economy-wirtschaftspolitik.pdf?__blob=publicationFile&v=16).

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat am 10. November 2017 festgestellt (Top 4.6), dass „insbesondere auch die rasche Entwicklung digitaler Technologien eine Anpassung des Personenbeförderungsrechts erfordert“ und hat die Bundesregierung aufgefordert, „dem Änderungsbedarf durch zügige Vorlage eines Gesetzentwurfs zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes Rechnung zu tragen“.

Das BMWi hat am 22. September 2016 ein Aktionsprogramm Digitalisierung vorgelegt, in dem es sich dafür ausspricht, die Rückkehrpflicht für Mietwagen nach Ausführung des Beförderungsauftrags abzuschaffen sowie Schwellenwerte für gelegentliche private Mitnahmen durch Privatpersonen einzuführen.

Laut Studien von Verkehrsexperten häufen sich Bedienprobleme zu Randzeiten und in ländlich strukturierten Regionen, erste behördliche Abmahnungen wegen Verletzung der Betriebspflicht sind bereits erfolgt (www.adac.de/_mmm/pdf/fi_mobilitaet%20sichert_entwicklung_studie_0316_259064.pdf). Es gibt in ca. 30 Prozent der Fläche in Deutschland keine Taxiunternehmen mehr (Siehe ADAC: „Auf ca. 30 Prozent der Fläche ländlicher Räume in Deutschland gibt es keine Taxiunternehmer mehr.“). Darüber hinaus besteht aufgrund mangelnder finanzieller Mittel an kommunaler Stelle eine Unterversorgung des ländlichen Raumes hinsichtlich des ÖPNV, welche durch neue Mobilitätslösungen geschlossen werden könnte.

Hier gilt es, zeitgemäße Lösungen zu finden, welche Mobilität und Digitalisierung vereinen. Inhaltliche Aspekte zum Personenbeförderungsgesetz und dessen Wettbewerbsbedingungen, zu Individualverkehr und Pooling sowie zum Datenschutz und technischen Sicherheitsstandards sollten ebenso integriert werden. Nur die Einbeziehung aktueller, zeitgemäßer Perspektiven ermöglicht auch die Umsetzung neuer, innovativer Ideen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Regelungen des PBefG hält die Bundesregierung hinsichtlich der zunehmenden Digitalisierung und der damit einhergehenden neuen Geschäftsmodelle für überarbeitungswürdig?
2. Wie hat sich die Zahl der Taxen und Mietwagen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2012 entwickelt (bitte nach Tarifgebieten aufschlüsseln)?
3. Plant die Bundesregierung, die Grundvoraussetzungen für das Erlangen eines Personenbeförderungsscheins (P-Schein) innerhalb des Taxigewerbes zu ändern?

   Wenn ja, wie?

   Wenn nein, sieht die Bundesregierung grundsätzlich Anpassungsbedarf aufgrund der sich ändernden Marktbedingungen bezüglich des P-Scheins?
4. Hält die Bundesregierung die bestehende Ausweitung der Bestimmung gemäß Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, nach der ein Sachkundenachweis für Personenkraftverkehrsunternehmer für Fahrzeuge, die mehr als neun Personen befördern können, erforderlich ist, auf den Taxi- und Mietwagenverkehr weiterhin für zeitgemäß?

   Falls ja, mit welcher Begründung?

   Sieht die Bundesregierung – bei einem grundsätzlichen Festhalten am Sachkundenachweis für Taxi- und Mietwagenunternehmer – Reformbedarf beim Prüfungskanon?
5. Plant die Bundesregierung eine Reform der Wettbewerbsregulierung innerhalb des Taxigewerbes?

   Wenn ja, welche gesetzlichen Regelungen stehen aus Sicht der Bundesregierung auf dem Prüfstand und warum?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKRaft) spezifische technische Anforderungen an Taxi und Mietwagen (z. B. “auf der rechten Längsseite zwei Türen haben”, Alarmanlage, Wegstreckenzähler), die die Anschaffungs- und Betriebskosten z. T. signifikant erhöhen, stellt, obwohl diese Funktionen sich heute größtenteils durch andere, weniger kostenträchtige technische Lösungen (z. B. App-basiert) darstellen lassen bzw. obsolet sind?

   Sieht die Bundesregierung bei der BOKraft Reformbedarf, und falls ja, welchen?

7. Welche gesetzlichen Regelungen sieht die Bundesregierung im Bereich des ÖPNV hinsichtlich des Taxigewerbes als wettbewerbshemmend an?

   Welche Grundvoraussetzungen müssen nach Auffassung der Bundesregierung personenbeförderungsanbietende Unternehmen, welche bisher nicht dem Taxigewerbe angehören, erfüllen, um an diesem Markt zu partizipieren und damit einhergehend marktseitig erweiterten Wettbewerb und sinkende Verkehrskosten für die Bevölkerung zu realisieren?

8. Gibt es nach Meinung der Bundesregierung bisherige rechtliche Rahmenbedingungen innerhalb des Taxigewerbes, die auch nach Überarbeitung des PBefG fortbestehen sollten?

   Wenn ja, welche und warum?

9. Liegen der Bundesregierung Berechnungen vor, in welcher Höhe die Verkehrskosten (in Prozent) für die Bevölkerung aufgrund von Veränderungen der Rahmenbedingungen im Taxigewerbe sinken könnten?

10. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Gesetzes zur Umsetzung der Zweiten Zahlungsdienstleistungsrichtlinie, welches die Erhebung von Aufschlägen für gängige bargeldlose Zahlungsmittel untersagt, die noch immer bestehenden, teilweise obligatorischen Aufschläge für bargeldlose Zahlungen im Taxi- und Mietwagengewerbe auf Basis von kommunalen Taxisatzungen (z. B. Berlin, Köln, Düsseldorf)?

    Inwieweit könnte diese Regelung zu den obligatorischen Aufschlägen, insbesondere vor dem Hintergrund sinkender Kosten für Kartenlesegeräte, Hinweis auf insgesamt zu hohe Entgelte innerhalb des Taxigewerbes geben?

11. Wie bewertet die Bundesregierung die PBefG-Regelung des lokalen Laderechts des Taxigewerbes,

    a) welches vorgibt, dass Taxen dort gemeldet und eine Konzession besitzen müssen, wo sie Passagiere beabsichtigen, aufzunehmen

    b) und die sich daraus ergebende strittige Lage bezüglich der gegenseitigen Laderechte an den Flughäfen Schönefeld und Tegel der Brandenburger bzw. Berliner Taxiunternehmen?

12. Sieht die Bundesregierung die Erfüllung der Betriebspflicht durch Taxis flächendeckend gewährleistet?

    Falls ja, auf welcher Basis (Studien, Erhebungen) kommt die Bundesregierung zu dieser Einschätzung?

    Falls nein, in welchen Tarifgebieten ist die Betriebspflicht nicht rund um die Uhr gewährleistet? Hält die Bundesregierung die Betriebspflicht in ihrer derzeitigen Ausgestaltung noch für zeitgemäß?

    Falls nein, welche Alternativen sieht sie?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Welche Auswirkungen hat aus Sicht der Bundesregierung eine Deregulierung der rechtlichen Rahmenbedingungen des Taxigewerbes hinsichtlich der Anzahl der Angebote des ÖPNV im ländlichen Raum?

14. Wie viele Ausnahmegenehmigungen wurden im Rahmen der Experimentierklausel des PBefG nach Kenntnis der Bundesregierung bisher erteilt, sodass verschiedene deutsche Unternehmen und Start-ups mittlerweile Pooling anbieten dürfen?

    In welchem Umfang wurden die Ausnahmeregelungen erteilt (räumlich, zeitlich, Anzahl der Fahrzeuge), und wie viele sind aktuell angefragt?

    Welche rechtlichen Schritte müssten erfolgen, um grundsätzlich ein Pooling von Beförderungsmöglichkeiten per PBefG durch privatrechtliche Unternehmen zu ermöglichen?

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kritik, dass eine Austestung neuer Geschäftsmodelle während der Testphase aufgrund bestimmter rechtlicher Regelungen wie bspw. die Rückkehrpflicht der Fahrzeuge nach PBefG § 49 Absatz 4 Satz 3 hinsichtlich ökonomischer und ökologischer Aspekte nicht vollumfänglich möglich ist (www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/clever-shuttle-fahrdienst-will-seine-berliner-flotte-verdreifachen-28023770)?

16. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die zusätzlichen Emissionen (z. B. CO2, NoX, PM10) aufgrund des durch die Rückkehrpflicht von Mietwagen (§49 Absatz 4 PBefG) entstehenden Mehrverkehrs?

17. Wird die Bundesregierung dem technischen Fortschritt Rechnung tragen und eine App-basierte Auftragsvermittlung durch digitale Mobilitätsplattformen und Auftragsannahme im Mietwagen rechtssicher ermöglichen?

18. Wie bewertet die Bundesregierung den aus Sicht der Fragesteller bisher zeitlich aufwendigen und wenig dynamischen Prozess der Genehmigung zur Erprobung neuer Verkehrsarten, welcher einer Testphase neuer Geschäftsmodelle mit ausreichend großem Fahrzeugpool entgegensteht?

19. Wie beurteilt die Bundesregierung das Modell der Doppellizensierung, welche es in einigen europäischen Taxis erlaubt, zugleich als Mietwagen zugelassen zu werden und somit das Angebot flexibler zu machen und die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen?

20. Plant die Bundesregierung zur Unterstützung neuer, innovativer Geschäftsmodelle Änderungen bezüglich der Weitergabe der Metadaten von Toll Collect?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nein, warum nicht?

21. Wie steht die Bundesregierung zum Vorschlag des Bundesministers der Wirtschaft, eine Bagatellgrenze für Gelegenheitsfahrer einzuführen (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Digitale-Welt/aktionsprogramm-digitalisierung.pdf?__blob=publicationFile&v=6)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

22. Hat die Bundesregierung eine Begleitforschung zu den Auswirkungen aktueller Veränderungen insbesondere durch die Digitalisierung sowohl auf

    a) den Markt des ÖPNV und des Taxigewerbes

    b) als auch auf die urbanen Umweltbedingungen

    aufgestellt?

    Wenn nein, hat die Bundesregierung vor, dies zu tun?

Berlin, den 22. Januar 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333